

***AGGRESSIVE DRIVING* DITINJAU DARI KEPERIBADIAN *BIG FIVE*
DENGAN *SELF CONTROL* SEBAGAI KOVARIAT**

TESIS

**Untuk Memenuhi Sebagian Persyaratan
Memperoleh Derajat Gelar S-2
Program Studi Magister Psikologi**



Disusun oleh :

**TRIASTIN NOER AINI
NIM : 201610440211019**

**DIREKTORAT PROGRAM PASCASARJANA
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH MALANG
Agustus 2019**

TESIS

TRIASTIN NOER AINI
201610440211019

Telah dipertahankan di depan Dewan Penguji
Pada hari/tanggal, Kamis/**25 Juli 2019**
dan dinyatakan memenuhi syarat sebagai kelengkapan
memperoleh gelar Magister Psikologi di Program Pascasarjana
Universitas Muhammadiyah Malang

SUSUNAN DEWAN PENGUJI

Ketua / Penguji : Dr. Iswinarti

Sekretaris / Penguji : Dr. Djudiyah

Penguji : Dr. Cahyaning Suryaningrum

Penguji : Dr. Nida Hasanati

**AGGRESSIVE DRIVING DITINJAU DARI KEPERIBADIAN BIG FIVE
DENGAN SELF CONTROL SEBAGAI KOVARIAT**

TRIASTIN NOER AINI
201610440211019

Telah disetujui
Pada hari/tanggal, Kamis/22 Agustus 2019

Pembimbing Utama



Dr. Iswinarti

Direktur
Program Pascasarjana



Akhsanul In'am, Ph.D.

Pembimbing Pendamping



Dr. Djudiyah

Ketua Program Studi
Magister Psikologi



Dr. Iswinarti

SURAT PERNYATAAN

Yang bertanda tangan di bawah ini, saya :

Nama : **TRIASTIN NOER AINI**

NIM : **201610440211019**

Program Studi : **Magister Psikologi Sains**

Dengan ini menyatakan dengan sebenar-benarnya bahwa :

1. TESIS dengan judul : **AGGRESSIVE DRIVING DITINJAU DARI KEPRIBADIAN BIG FIVE DENGAN SELF CONTROL SEBAGAI KOVARIAT** Adalah karya saya dan dalam naskah Tesis ini tidak terdapat karya ilmiah yang pernah diajukan oleh orang lain untuk memperoleh gelar akademik di suatu Perguruan Tinggi dan tidak terdapat karya atau pendapat yang pernah ditulis atau diterbitkan oleh orang lain, baik sebagian maupun keseluruhan, kecuali yang secara tertulis dikutip dalam naskah ini dan disebutkan dalam sumber kutipan dalam daftar pustaka.
2. Apabila ternyata dalam naskah Tesis ini dapat dibuktikan terdapat unsur-unsur **PLAGIASI**, saya bersedia Tesis ini **DIGUGURKAN** dan **GELAR AKADEMIK YANG TELAH SAYA PEROLEH DIBATALKAN**, serta diproses sesuai dengan ketentuan hukum yang berlaku.
3. Tesis ini dapat dijadikan sumber pustaka yang merupakan **HAK BEBAS ROYALTY NON EKSKLUSIF**.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya untuk dipergunakan sebagaimana mestinya.

Malang, Mei 2018

Yang menyatakan


TRIASTIN NOER AINI

KATA PENGANTAR

Alhamdulillah, dengan mengucapkan syukur kehadiran Allah SWT, akhirnya penulis dapat menulis tesis yang berjudul “*Aggressive Driving Ditinjau Dari Kepribadian Big Five Dengan Self Control Sebagai Kovariat*” yang diajukan untuk memenuhi syarat akademis dalam menyelesaikan studi S2 Program Magister Sains Psikologi Universitas Muhammadiyah Malang.

Penulis menyadari bahwa penyusunan tesis ini masih jauh dari kata sempurna. Hal ini dikarenakan oleh keterbatasan dalam diri penulis. Oleh karena itu, penulis mengharapkan saran yang bersifat membangun demi kesempurnaan tesis ini. Pada kesempatan ini pula, penulis mengucapkan terima kasih yang tak terhingga kepada:

1. Dr. H. Fauzan, M.Pd., selaku Rektor Universitas Muhammadiyah Malang.
2. Akhsanul In'am, Ph.D., selaku Direktur Pascasarjana Universitas Muhammadiyah Malang.
3. Dr. Iswinarti, M.Si., Psikolog., Ketua Program Studi Magister Psikologi sekaligus selaku Pembimbing I yang telah banyak meluangkan waktu dan pikiran untuk memberikan bimbingan dan arahan yang sangat berguna, hingga penulis dapat menyelesaikan tesis ini.
4. Dr. Djudiyah, M.Si., selaku Pembimbing II yang telah banyak meluangkan waktu dan pikiran untuk memberikan bimbingan hingga penulis dapat menyelesaikan tesis ini.
5. Seluruh Staf Pengajar dan Dosen Pembina Mata Kuliah Direktorat Program Pascasarjana Magister Psikologi Universitas Muhammadiyah Malang.
6. Seluruh Staf Administrasi Direktorat Program Pascasarjana Magister Psikologi Universitas Muhammadiyah Malang.
7. Dra. Wigatiningsih, M.Pd., selaku kepala sekolah SMA MUHAMMADIYAH 2 beserta jajarannya yang telah memberikan kesempatan, waktu dan tempat untuk mengambil data tesis.
8. Kedua orang tuaku, terima kasih atas dukungan moril dan materil. Do'a dan dukungan mereka merupakan sumber kekuatan dan motivasi terbesar bagi

penulis untuk terus melakukan aktivitas dalam perkuliahan serta penulisan tesis ini.

9. Para sahabat Magister Psikologi Sains khususnya angkatan 2016 kelas A, B dan C yang telah menjadi partner, guru, teman, dan keluarga.
10. Teman-teman seluruh subyek penelitian, terima kasih telah berpartisipasi dalam proses penelitian ini.
11. Seluruh pihak yang tidak dapat disebutkan satu persatu, yang telah membantu dalam penyelesaian tesis ini hingga akhir.



Malang, Mei 2018

Penulis,

Triastin Noer Aini

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
LEMBAR PERSETUJUAN	ii
LEMBAR PENGESAHAN	iii
SURAT PERNYATAAN	iv
KATA PENGANTAR	v
DAFTAR ISI	vi
DAFTAR TABEL	ix
DAFTAR LAMPIRAN	x
ABSTRAK	xi
ABSTRACT	xii
PENDAHULUAN	
Latar Belakang	1
TINJAUAN PUSTAKA	
Perspektif Islam	6
<i>Aggressive Driving</i> dan <i>Kepribadian BigFive</i>	6
<i>Self control</i> dan <i>Aggressive Driving</i>	7
Kerangka Berpikir	9
Hipotesis	9
METODE PENELITIAN	
Desain Penelitian	9
Subjek Penelitian	9
Instrumen Penelitian	10
Prosedur Penelitian	10
Analisa Data	11
HASIL PENELITIAN	
Deskripsi Data	11
Uji Hipotesis	12

Pembahasan	13
KESIMPULAN DAN IMPLIKASI	
Kesimpulan	15
Implikasi	15
DAFTAR PUSTAKA	17
LAMPIRAN	19



DAFTAR TABEL

Tabel 1. Nilai Mean dan Standar Deviasi Variabel	11
Tabel 2. Hasil Uji Anacova	12
Tabel 3. Mean <i>Big Five</i> Sebelum dan Sesudah Dikendalikan Self <i>Control</i>	13



DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1. Validitas Reliabilitas <i>Aggressive Driving</i>	20
Lampiran 2. Validitas Reliabilitas <i>Big Five</i>	25
Lampiran 3. Validitas Reliabilitas <i>Self Control</i>	28
Lampiran 4. Deskripsi Statistik.....	31
Lampiran 5. Tes Homogenitas.....	31
Lampiran 6. Uji <i>Anacova</i>	32
Lampiran 7. Surat Ijin Penelitian.....	33



Aggressive Driving Ditinjau Dari Kepribadian Big Five Dengan Self-Control Sebagai Kovariat

Triastin Noer Aini

Magister Sains Psikologi, Universitas Muhammadiyah Malang

triastinnoeraini@gmail.com

Abstrak

Banyaknya kasus kecelakaan lalu lintas yang terjadi sebagian besar disebabkan oleh *aggressive driving*. *Aggressive driving* merupakan perilaku agresif akibat dari kemarahan di jalan raya yang dapat merugikan diri sendiri dan orang lain. Tujuan penelitian ini yaitu untuk mengetahui pengaruh kepribadian *big five* terhadap *aggressive driving* dengan *self control* sebagai kovariat. Subjek penelitian 200 siswa laki-laki SMA Muhammadiyah 2 Sidoarjo yang diambil dengan teknik *purposive sampling*. Pengukuran *aggressive driving* menggunakan skala adaptasi ADBS (*Aggressive Driving Behavior Scale*). Pengukuran Kepribadian *Big Five* menggunakan skala adaptasi dari skala BFI. Skala *self-control* menggunakan skala adaptasi dari skala *self control* Tangney. Analisis data dilakukan dengan teknik Analisis Kovarian. Hasil penelitian menunjukkan bahwa *self control* berpengaruh sangat signifikan terhadap *aggressive driving* ($F = 15.255$; $p = 0.00 < 0.05$). Sementara *big five personality* tidak berpengaruh secara signifikan terhadap *aggressive driving* ketika *self control* dikendalikan ($F = 0.647$; $p = 0.629 > 0.05$).

Keywords: kepribadian *big five*, *aggressive driving*, *self-control*

Aggressive Driving Reviewed from Big Five Personality with Self-Control as Kovariat

Triastin Noer Aini

Master of Science in Psychology, University of Muhammadiyah Malang
triastinnoeraini@gmail.com

Abstact

Many traffic accidents occur mostly due to aggressive driving. Aggressive driving is an aggressive behavior as a result of a highway rage that can harm oneself and others. The purpose of this research is to know the influence of big five personality on aggressive driving with self control as kovariat. The research subject of 200 male students of SMA Muhammadiyah 2 Sidoarjo taken with purposive sampling technique. The aggressive driving measurement uses an Agressive Driving Behavior Scale (ADBS) adaptation scale. Big Five Personality Measurements Use scale adaptations of the BFI scale. The self-control scale uses an adaptation scale of the Tangney self control scale. Data analysis uses covariant analysis technique. The results showed that the self control had a significant effect on agresive driving ($F = 15,255$; $p = 0.00 < 0.05$). While Big Five personality does not significantly affect agresive driving when self control is controlled ($F = 0647$; $p = 0629 > 0.05$).

Keywords: Big Five personality, aggressive driving, self-control

PENDAHULUAN

Peristiwa kecelakaan di jalan raya disebabkan oleh bermacam-macam faktor, misalnya: a) faktor lingkungan seperti, cuaca, kondisi jalan, lalu lintas yang ramai; b) faktor kendaraan seperti tipe kendaraan, kondisi kendaraan; dan c) faktor pengemudi, seperti perilaku mengemudi, *cognitive abilities*, *fatigue*, *attitude*, dan penggunaan alkohol. Dari seluruh faktor-faktor tersebut, perilaku pengemudi diyakini menjadi faktor yang sangat menonjol dan menyebabkan 80 - 90% dari seluruh kecelakaan (Kaiser et al, 2016). Faktor pengemudi juga merupakan faktor dominan penyebab kecelakaan dengan prosentase tertinggi yaitu 67,70 persen diikuti dengan faktor kendaraan sebesar 21,21 persen dan faktor prasarana sebesar 9,09 persen (KNKT, 2016).

Faktor perilaku di jalan raya dapat dikatakan sebagai perilaku agresif ketika perilaku tersebut membahayakan orang lain atau berperilaku sesuka hati yang dapat membahayakan orang lain. Terdapat beberapa perilaku di jalan raya yang tidak termasuk dalam perilaku agresi sebagai contoh menyalakan lampu, sirine, atau klakson untuk mempercepat laju kendaraan pada kendaraan tertentu sebagai contoh ambulans atau kendaraan-kendaraan darurat lainnya (Kaiser et al., 2016).

Aggressive driving menjadi fenomena menarik dalam bahasan penelitian keamanan dalam berkendara. Fenomena ini berkembang pesat pada negara-negara dengan lalu lintas yang padat seperti Indonesia. Banyaknya kasus kecelakaan yang terjadi selain diakibatkan oleh kelalaian pengemudi tapi dapat juga disebabkan oleh padatnya kendaraan bermotor di jalan raya yang dapat menyebabkan kemacetan. Kemacetan dapat memicu perilaku agresif. Kecelakaan lalu lintas yang fatal disebabkan oleh sikap agresif dan kurangnya mematuhi peraturan lalu lintas yang sudah ada (Chraif et al, 2016). Menurut penelitian Soffania (2019) perilaku *aggressive driving* memiliki hubungan dengan terjadinya kecelakaan terutama pada pengendara sepeda motor.

Menurut data dari berbagai negara laki-laki berusia 18-24 cenderung menjadi korban kecelakaan. Ditemukan bahwa laki-laki lebih agresif saat mengemudi dibandingkan perempuan. Laki-laki lebih tidak sabaran ketika ada yang mendahului dan lebih menunjukkan sikap agresinya (Perepjolkina, 2011). Dalam sebuah penelitian dikatakan bahwa terdapat hubungan yang jelas antara tingkat

agresifitas yang tinggi dengan kecelakaan dalam tiga tahun terakhir (Kaiser et al., 2016). Berdasarkan survey yang dilakukan di Alamabama Amerika diketahui bahwa pengemudi laki-laki memiliki kecenderungan mengemudi beresiko dibandingkan perempuan dan remaja juga memiliki kecenderungan mengemudi beresiko dibandingkan dengan dewasa (Rhodes & Pivik, 2011).

Penyebab agresifitas di jalan raya dikelompokkan menjadi 4 yaitu, psikologis (kepribadian, mencari adrenalin, permusuhan, daya saing, gender), sosial (keberadaan penumpang di mobil; umur dan jenis kelamin), rentan waktu (tekanan waktu, waktu yang singkat dan waktu-waktu tertentu dalam satu hari) atau lingkungan (kondisi jalan, kepadatan lalu lintas dan kondisi cuaca). *Aggressive driving* merupakan masalah-masalah mental. Berdasarkan penelitian diketahui bahwa remaja lebih muda menjadi pelaku dan korban dari *aggressive driving* karena remaja lebih muda mendapat pengaruh dari keadaan di jalan raya maupun dari pengemudi lain sehingga sangat mudah mendapat tekanan dan kemudian muncul perilaku agresif (Săucan, 2012).

Lingkungan sosial merupakan hasil dari perilaku individu. Gaya dari masing-masing individu mengungkapkan kepribadian dari masing-masing individu. Kepribadian dimunculkan melalui sikap dan perilaku dalam kegiatan sehari-hari. Perilaku tidak hanya dipengaruhi oleh pengalaman langsung namun juga lingkungan sosial individu (Bucchi, 2012).

Salah satu penyebab dari tingginya tingkat kecelakaan yaitu kepribadian yang mempengaruhi perilaku pengemudi, terutama perilaku *aggressive driving*. Dalam beberapa penelitian faktor kepribadian mempengaruhi keamanan dalam berkendara, terutama sikap. Dalam hal mengemudi kepribadian dapat mempengaruhi perilaku mengemudi dan menghasilkan perilaku berkendara yang beresiko seperti pelanggaran lalu lintas dan keterlibatan dalam kecelakaan. Peran kepribadian dalam sikap mengemudi dan kecelakaan lalu lintas berkorelasi dengan gaya mengemudi dan karakteristik kepribadian mempengaruhi seberapa besar resiko dalam mengemudi (Kurniasih, 2017).

Kepribadian *big five* teridentifikasi sebagai model kepribadian yang dominan dan merupakan sifat kepribadian yang sering muncul diberbagai lintas budaya dan gender dalam menjelaskan perilaku agresi. Dimensi kepribadian

openness to new experience tidak memiliki hubungan dengan perilaku agresi, *conscientiousness* memiliki hubungan negatif dengan agresi, *extraversion*, memiliki hubungan positif dengan agresi fisik, *agreeableness* memiliki hubungan positif dengan agresi, dan *neuroticism* memiliki hubungan positif dengan agresi (Barlett & Anderson, 2012). Dalam sebuah penelitian disebutkan bahwa individu dengan skor tinggi pada tipe kepribadian, *extraversion*, *competitiveness*, *sensation seeking*, dan *hostility* memiliki kecenderungan dalam berperilaku *aggressive driving* (Fallis, 2013). Pada penelitian selanjutnya menyebutkan bahwa tipe kepribadian *extraversion* memiliki pengaruh positif pada perilaku *aggressive driving* (Thørrisen, 2013).

Sebagai contoh tipe kepribadian *neuroticism* yang merupakan lawan dari *emotional stability* yang identik dengan kehadiran emosi negatif seperti rasa tegang, khawatir dan takut. Mudah marah ketika menghadapi situasi yang tidak sesuai dengan yang diinginkannya. Secara umum, kurang mempunyai toleransi terhadap kekecewaan dan konflik. Tipe kepribadian yang demikian akan cenderung melakukan *aggressive driving* di jalan raya ketika berhadapan dengan situasi tertekan. Hasil penelitian menunjukkan bahwa *extraversion* mempunyai hubungan positif dengan agresi (Thørrisen, 2013). Sementara *neuroticism* berkorelasi positif dengan perilaku agresif (Hafizhudin, 2016).

Mengemudi dalam kemarahan lebih banyak dilakukan oleh laki-laki dari pada perempuan, remaja, dan individu dengan nilai tinggi pada *extraversion* dan rendah pada *agreeableness* dan *conscientiousness*. Gaya cemas dalam berkendara cenderung dimiliki oleh perempuan dengan nilai rendah *conscientiousness* dan tinggi pada *neuroticism*. Berkendara dengan berhati-hati lebih banyak dilakukan oleh perempuan dengan nilai tinggi pada *agreeableness* dan *conscientiousness*, and *openness* (Taubman et al, 2012).

Self control juga memiliki pengaruh terhadap munculnya perilaku *aggressive driving*. Penelitian terbaru menyebutkan bahwa terdapat hubungan yang signifikan antara rendahnya *self control* dengan perilaku agresi (Brookings, DeRoo, & Grimone, 2008). Menurut Hamama (2012) *self control* yang tinggi dapat mengurangi efek merugikan dari perilaku agresi pada remaja. *Self control* yang dimiliki individu tentu berbeda-beda dipengaruhi oleh perbedaan emosi. *Self*

control muncul dari bagaimana individu mengendalikan emosi serta dorongan dari dalam dirinya. Ketika individu memiliki *self control* yang tinggi maka kemungkinan dia akan berhasil mengelolah emosi dan perilakunya menjadi positif. Sedangkan individu dengan *self control* rendah dia tidak dapat berhasil mengolah emosinya dan menciptakan pola tingkah laku yang negatif. Gagalnya pengendalian diri dapat menyebabkan munculnya perilaku agresi. Dalam hal ini proses pengendalian diri dapat menjelaskan bagaimana terbentuknya perilaku agresi (DeWall, Finkel, & Denson, 2011). Kepribadian dan *self control* secara langsung mempengaruhi agresifitas dalam mengemudi. *Self control* dan pengaruh negatif memiliki hubungan yang signifikan terhadap perilaku agresif dalam mengemudi (Tavakolizadeh & Karimpour, 2014).

Self-control dapat memberikan kontribusi untuk tindakan yang paling agresif yang menyertakan kekerasan. Penjelasan lain juga menunjukkan bahwa individu yang memiliki sifat pengendalian diri yang rendah lebih mungkin untuk terlibat dalam perilaku kriminal, dan menyimpang dibandingkan dengan mereka yang memiliki tingkat *self-control* yang tinggi. Ketika munculnya perilaku agresif, *self-control* dapat membantu seseorang merespon sesuai dengan standar pribadi atau sosial yang dapat menahan munculnya perilaku. Secara garis besar dapat disimpulkan bahwa *self-control* berkaitan dengan bagaimana individu mengendalikan emosi serta dorongan dari dalam dirinya sehingga mampu membuat keputusan dan mengambil tindakan yang efektif terutama untuk membawa mereka sesuai dengan harapan sosial (Brookings et al., 2008).

Berdasarkan latar belakang di atas maka peneliti dapat merumuskan masalah penelitian sebagai berikut, bagaimana perbedaan tingkat *aggressive driving* berdasarkan tipe kepribadian *big five* dengan *self control* sebagai kovariat. Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui apakah ada perbedaan tingkat *aggressive driving* berdasarkan tipe kepribadian *big five* dengan *self control* sebagai kovariat. Manfaat dari penelitian ini mengembangkan pengaruh kepribadian *big five* terhadap perilaku *aggressive driving* dengan *self control* sebagai kovariat. Sehingga diharapkan para remaja dapat memiliki kepribadian positif dan *self control* yang baik agar dapat mengurangi perilaku *aggressive driving* saat berkendara serta dapat mengurangi tingkat kecelakaan

KAJIAN TEORI

Perilaku Agresif dalam Kajian Islam

Berbicara mengenai agresif, Islam memandang perilaku agresif sebagai suatu perilaku representasi dari kondisi batin individu. Perilaku agresif jika dikaitkan dengan tinjauan perspektif Islam, maka sudah sangatlah jelas bahwa agama Islam sangat melarang hal-hal yang dapat membahayakan orang lain, dan dapat membahayakan diri sendiri.

وَمَنْ أَوْرَثَهُمْ وَلْيَتَوَلَّ عَنِّي مُبْعَذٌ مِنْ فَضْلِ الْقُلُوبِ بِفِطْرَةِ الْخُلُقِ وَلَوْ كُنْتُ مِنَ الْمُتَلَذِّثِينَ مِنَ رَحْمَةِ اللَّهِ مِنْ رَحْمَةِ قَبِيحَةٍ
لَا تُبْطِلُهَا رَبِّي حَبِيبُ اللَّهِ إِنَّ اللَّهَ يُفَوِّتُ كُلَّ عَزْمٍ مُتَبَاذِلًا إِذَا ضَلَّ أَمْرٌ فِي

“Maka disebabkan rahmat dari Allah SWT-lah kamu berlaku lemah lembut terhadap mereka, sekiranya kamu bersikap keras dan berhati kasar tentulah mereka menjauhkan diri dari sekelilingmu. Karena itu maafkanlah mereka, mohonkan ampunan bagi mereka, dan bermusyawarahlah dengan mereka dalam urusan itu, dan apabila kamu telah membulatkan tekad maka berdakwahlah kepada Allah SWT, sesungguhnya Allah menyukai orang-orang yang bertawakkal kepada-Nya”. (QS. Ali Imran: I59).

Ayat ini menjelaskan bahwa dengan kasar dan keras nabi Muhammad tidak akan berhasil menyeru umatnya. Dengan demikian Islam tidak menghendaki tindakan-tindakan agresif dalam rangka memperoleh tujuan sebagai solusinya Al-Qur'an memerintahkan nabi Muhammad bermusyawarah dalam menyelesaikan persoalan-persoalan.

وَالَّذِينَ يَزِينُونَ لِكُلِّ مُؤْمِنٍ وَلَا مُمْسِقٍ مِنْ أَسْبَابِ خَيْرٍ مِمَّا كَتَبَتْ وَفَلَقِدَ الرَّجُلُ وَبَلَغَ الْإِيمَانِ

“Dan orang-orang yang menyakiti orang-orang yang mukmin dan mukminat tanpa kesalahan yang mereka perbuat, maka sesungguhnya mereka telah memikul kebohongan dan dosa yang nyata”. (QS. Al-Ahzab ayat 58).

Berdasarkan ayat Al Quran dapat disimpulkan bahwa Islam melarang perilaku agresi dalam bentuk apapun. Dikarenakan perilaku agresi dapat merugikan orang lain dan dapat membuat sakit hati. Individu yang melakukan agresi merupakan individu yang dzolim.

Aggressive Driving dan Kepribadian Big Five

Aggressive driving merupakan pola disfungsi dari perilaku sosial yang mengganggu keamanan publik. *Aggressive driving* dapat melibatkan berbagai perilaku berbeda termasuk perilaku membuntuti, mengklakson, melakukan gerakan kasar, mendedipkan lampu jauh di suasana lalu lintas tenang. Perilaku *aggressive driving* menjadi dua aspek, yaitu ;1) Perilaku konflik (*conflict behaviour*), melibatkan interaksi sosial langsung dengan pengemudi langsung dan ditandai oleh tindakan yang kompatibel yang memperoleh respon konflik. Indikator dari *conflict behaviour* adalah membunyikan klakson (*honking*), memberikan isyarat lampu (*rude gesturing*), menyalakan lampu jauh (*flashing high beams*). 2) Mengebut (*speeding*) termasuk kedalam perilaku beresiko (*risk-taking behaviour*) (Houston, 2003).

Perilaku agresif dalam mengemudi dilakukan dengan sengaja, sebagai manifest dari ketidak sabaran, kekesalan dan upaya untuk menghemat waktu. Melakukan gerakan kasar sehingga dapat merugikan diri sendiri dan pengguna jalan lain. *Aggressive driving* dilakukan secara sengaja, cenderung meningkatkan risiko kecelakaan dan dimotivasi oleh ketidaksabaran, kekesalan, permusuhan, dan atau upaya untuk menghemat waktu (Tasca, 2014).

Model perilaku *aggressive driving* disebabkan oleh beberapa faktor salah satunya yaitu kepribadian. Individu memiliki sifat yang akan menentukan perilakunya secara teratur dan terus-menerus dalam setiap situasi. Sifat-sifat ini akan berperan dalam pembentukan kepribadian mereka juga. Faktor pribadi yang dimaksudkan menjadi penyebab *aggressive driving* ini seperti permusuhan, rasa ingin bersaing, kurangnya kepedulian terhadap individu lain, mengemudi untuk pelepasan emosi, impulsif, dan keputusan untuk mengambil resiko (Tasca, 2014).

Kepribadian sebagai pola watak yang relatif permanen dan karakter yang unik dimana keduanya memiliki konsistensi dan keunikan pada perilaku individu. Salah satu teori kepribadian yang sering digunakan untuk menjelaskan kepribadian individu adalah *big five personality*. Dalam kepribadian *big five* terdapat lima dimensi kepribadian, yaitu *openness to new experience* merupakan dimensi yang mengukur tingkat penyesuaian individu. Cenderung terbuka terhadap ide-ide baru, mudah bertoleransi terhadap perubahan dan senang dengan pengalaman-

pengalaman baru. *Conscientiousness* merupakan dimensi yang mengukur tingkat kehati-hatian individu. Cenderung mengerjakan sesuatu dengan berhati-hati. Individu dengan *conscientiousness* merupakan individu yang terorganisir serta disiplin karena sifat hati-hatinya itu. *Extraversion* merupakan dimensi yang mengukur tingkat keterbukaan individu. Memiliki tingkat sosial tinggi, senang berinteraksi serta bersahabat. *Agreeableness* merupakan dimensi yang mengukur tingkat keramahan. Individu dengan nilai *agreeableness* yang tinggi suka membantu, pemaaf dan penyayang dan *neuroticism* merupakan dimensi yang mengukur tingkat kecemasan. Individu dengan nilai *neuroticism* yang tinggi cenderung lebih mudah merasa kuatir dalam hidupnya, secara emosional labil dan mudah merasa tidak aman. Karena rasa khawatirnya tersebut, orang seperti ini sering mengalami kesulitan dalam menjalin hubungan dan komitmen. Berdasarkan beberapa penelitian dari kelima dimensi *big five*, *extraversion*, *neuroticism*, dan rendah pada *agreeableness* berpengaruh dengan perilaku agresi dalam berkendara (Thørrisen, 2013).

Self-control dan Aggressive Driving

Self-control merupakan suatu kecakapan individu dalam kepekaan membaca situasi diri dan lingkungannya serta kemampuan untuk mengontrol dan mengelola faktor-faktor perilaku. Hal tersebut disesuaikan dengan situasi dan kondisi untuk menampilkan diri dalam mengendalikan perilaku, kecenderungan untuk menarik perhatian, keinginan untuk mengubah perilaku. Hal tersebut dilakukan agar sesuai dengan tuntutan orang lain, menyenangkan orang lain, selalu konform dengan orang lain, menutup perasaannya.

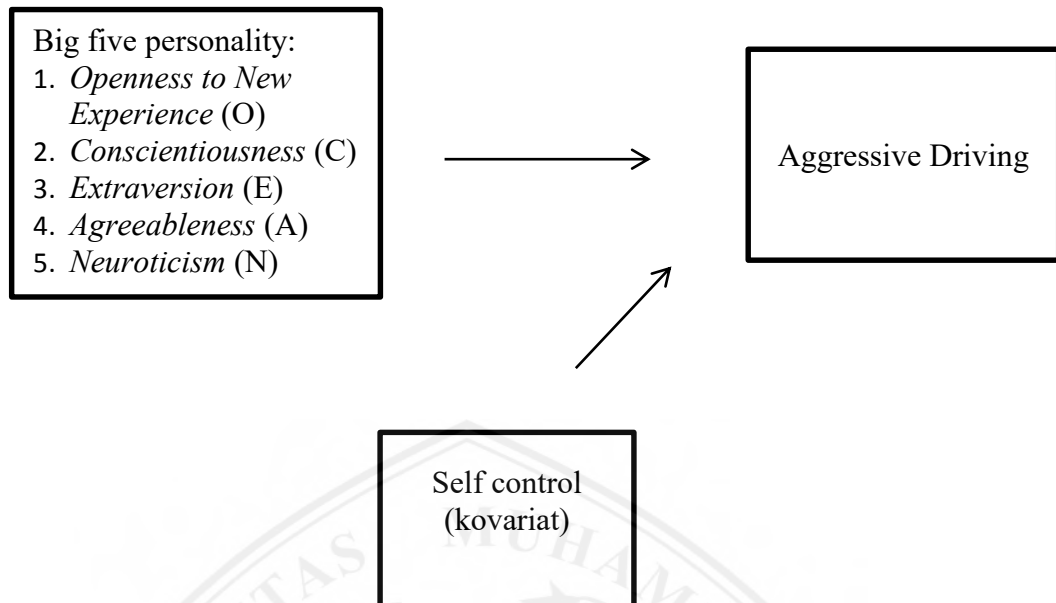
Terdapat 5 aspek *self-control* yang dapat diukur, yaitu *Self-discipline* menilai tentang kedisiplinan diri dalam individu saat melakukan suatu. Hal ini berarti individu memfokuskan dalam tugas. Individu yang memiliki *self-discipline* mampu menahan dirinya dari hal-hal lain yang dapat mengganggu konsentrasinya. *Deliberate/non-impulsive* menilai kecenderungan individu dalam melakukan suatu tindakan yang impulsif dengan pertimbangan yang baik, bersifat hati-hati, dan tidak tergesa-gesa dalam pengambilan keputusan atau bertindak. *Healthy habits* mengatur tentang kebiasaan atau pola hidup sehat bagi individu. Individu

cenderung dengan *healthy habits* akan mampu menolak sesuatu yang dapat menimbulkan dampak buruk bagi dirinya meskipun hal tersebut menyenangkan bagi dirinya. Individu dengan *healthy habits* akan mengutamakan hal-hal yang memberikan dampak positif bagi dirinya meski dampak tersebut tidak diterima secara langsung. *Work ethic* menilai tentang regulasi diri dari etika individu dalam melakukan suatu aktivitas sehari-hari. Individu yang memiliki *work ethics* akan mampu menyelesaikan tugasnya tanpa dipengaruhi hal-hal yang ada diluar tugasnya. *Reliability* menilai kemampuan di dalam individu sendiri dalam pelaksanaan rencana jangka panjang dalam pencapaian tertentu (Tangney, 2004).

Terdapat tiga proses terjadinya perilaku agresi dalam satu siklus dalam interaksi sosial. Tahapan pertama yaitu individu dan situasi, kedua *internal state*, ketiga hasil penilaian dan proses pengambilan keputusan (DeWall, 2011). Pengambilan keputusan dipengaruhi oleh situasi yang ada dan faktor personal yang kemudian mempengaruhi *internal state* individu. Faktor personal yang dapat mempengaruhi antara lain *trait*, jenis kelamin, nilai dan sikap. Dibagian situasi diisi oleh *aggressive cue*, provokasi, frustrasi, dan rasa tidak nyaman. Kemudian kedua faktor tersebut akan mempengaruhi keadaan internal individu. Keadaan internal tersebut yang kemudian menjadi pusat kendali motivasi seseorang untuk melakukan agresi. Pembentukan motivasi perilaku agresi di pengaruhi oleh tiga aspek yaitu pengaruh lingkungan, kepribadian dan pengaruh sosial (Warburton & Anderson, 2015).

Kegagalan individu dalam *self control* menjadi prediktor munculnya perilaku agresi. Peran *self control* dalam membantu individu untuk mengurangi dorongan-dorongan agresi yang dimiliki. Ketika individu memiliki *self control* yang baik seharusnya individu tersebut memiliki kemampuan kognitif yang baik pula sehingga dapat mengarah pada rendahnya perilaku agresif (DeWall et al., 2011).

Kerangka Berfikir



Hipotesis:

Hipotesis dalam penelitian ini adalah :

1. Ada pengaruh *self control* terhadap *aggressive driving*.
2. Ada perbedaan tingkat *aggressive driving* berdasarkan kepribadian *big five* setelah di kendalikan *self control*.

Metode Penelitian

Desain Penelitian

Desain penelitian yang digunakan adalah penelitian kuantitatif dengan uji beda. Pendekatan ini digunakan untuk membandingkan perbedaan antara dua kelompok atau lebih (Creswell, 2012). Pendekatan kuantitatif dengan uji beda untuk mengetahui apakah ada perbedaan perilaku *aggressive driving* berdasarkan kepribadian *big five* dengan *self control* sebagai variabel kendali.

Subjek Penelitian

Subjek penelitian merupakan 200 siswa laki - laki SMA Muhammadiyah 2 Sidoarjo yang memiliki kendaraan pribadi dan menggunakan kendaraan pribadi dalam kegiatan sehari-hari. Sample didapat dengan menggunakan teknik *purposive sampling* yaitu teknik *sampling non random* dimana peneliti mengambil sampel

dengan menetapkan ciri khusus yang sesuai dengan tujuan penelitian (Creswell, 2012).

Instrument Penelitian

Terdapat tiga variabel dalam penelitian ini, yaitu *aggressive driving* (*dependen variable*), kepribadian *big five* (*independent variable*) dan *self control* (kovariat).

Aggressive driving didefinisikan sebagai perilaku berkendara yang membahayakan orang lain atau berperilaku sesuka hati yang dapat membahayakan orang lain yang dilakukan oleh remaja saat mengemudikan kendaraan bermotor. Pengukuran *aggressive driving* menggunakan skala adaptasi ADBS/*Aggressive Driving Behavior Scale* dari John M. Houston, Paul B. Harris dan College, (2013). Skala ADBS terdiri dari 26 item yang terdiri dari 4 pilihan respon (SS = Sangat Setuju, S = Setuju, TS = Tidak Setuju dan STS = Sangat Tidak Setuju). Skala ADBS memiliki koefisien reliabilitas sebesar $\alpha = 0.884$.

Kepribadian *big five* didefinisikan sebagai tipe kepribadian yang dimiliki remaja yang melakukan *aggressive driving*. Merupakan skala adaptasi dari skala BFI Skala yang disusun oleh Ramdhani (2012). Skala kepribadian *big five* terdiri dari 44 item (Ramdhani, 2012). Skala kepribadian *big five* memiliki indeks reliabilitas dengan cronbach'alpha pada masing-masing dimensi *extraversion* ($\alpha = 0,722$), *agreeableness* ($\alpha = 0,781$), *conscientiousness* ($\alpha = 0,701$), *neuroticism* ($\alpha = 0,741$), dan *openness* ($\alpha = 0,799$). Skala kepribadian *big five* terdiri dari 28 item *favorebel* dan 16 item *unfavorebel*. Item-item *favorable* diberi skor 1–5, *unfavorable* harus dibalik menjadi 5 untuk skor 1 dan seterusnya.

Self control didefinisikan sebagai kemampuan remaja dalam mengontrol perilaku *aggressive driving*. Pengukuran *self-control* dilakukan dengan menggunakan skala *self control scale* yang diadaptasi dari skala *self-control scale* Tangney et al., (2004). Skala *self control scale* memiliki koefisien reliabilitas sebesar $\alpha = 0.915$. Skala *self control* terdiri dari 36 item yang terdiri dari 4 pilihan respon (SS = Sangat Setuju, S = Setuju, TS = Tidak Setuju dan STS = Sangat Tidak Setuju).

Prosedur Penelitian

Langkah yang dilakukan dalam penelitian ini untuk pertama kali peneliti menyusun proposal penelitian dan instrument penelitian. Setelah mendapatkan persetujuan kemudian peneliti melakukan *tryout* instrumen penelitian pada sampel yang sesuai kriteria penelitian hal ini digunakan untuk uji validaitas item dan reliabilitas instrument. Tahap selanjutnya Pelaksanaan penelitian dilakukan dengan cara memberikan instrumen penelitian kepada sejumlah sampel penelitian yang sesuai kriteria.

Analisis Data

Analisis data yang digunakan pada penelitian ini adalah analisis kovarian (*anacova*). Analisis data dilakukan dengan bantuan program SPSS 22.

Hasil

Deskripsi variabel

Tabel 1. Nilai mean dan standar deviasi variabel penelitian (N=200)

Variabel		M	SD
<i>Big five</i>	<i>Extraversion</i> (1)	70,32	11,01
	<i>Agreeableness</i> (2)	66,27	11,52
	<i>Conscientiousness</i> (3)	67,89	10,03
	<i>Neuroticism</i> (4)	66,19	9,37
	<i>Openness</i> (5)	67,98	10,35
<i>Aggressive driving</i>		67,72	10,53
<i>Self control</i>		102,53	13,53

Keterangan M = mean, SD = standar deviasi

Berdasarkan hasil perhitungan statistik diperoleh nilai mean dan standar deviasi masing-masing dimensi pada variabel *big five*. Meskipun tidak ada tingkat perbedaan mean yang signifikan antar dimensi *big five*, jika diurutkan dari nilai mean tertinggi terdapat pada dimensi kepribadian *extraversion* (M = 70,32 : SD = 11,01), *openness* (M = 67,98: SD = 10,35), *conscientiousness* (M = 67,89: SD = 10,03), *agreeableness* (M = 66,27: SD = 11,52), dan terendah pada dimensi

neuroticism (M = 66,19: SD = 9,37). Mean dan standar deviasi variabel *aggressive driving* (M = 67,72: SD = 10,53), dan variabel *self control* (M = 102,53 : SD = 13,53).

Uji Hipotesis

Analisis data yang dilakukan dengan metode Analisis Kovarian diperoleh hasil sebagai berikut:

Tabel 2. Hasil Uji Anakova

Variabel	F	Sig.
<i>Self Control</i> → <i>Aggressive Driving</i>	15,255	,000
<i>Big Five</i> → <i>Aggressive Driving</i>	,647	,629

Berdasarkan Tabel 2 dapat disimpulkan sebagai berikut:

1. Ada pengaruh yang sangat signifikan ($F=15,255$; $p=0.000/p<0.01$) *self control* terhadap *aggressive driving*. Dengan demikian, hipotesis 1 diterima
2. Tidak ada pengaruh ($F=0,647$; $p=0.692/p>0.05$) *big five personality* terhadap *aggressive driving* ketika *self control* dikendalikan. Dengan demikian, hipotesis 2 ditolak

Tabel 3. Mean Sebelum dan Sesudah Mengendalikan Self-control

<i>Big Five</i>	Mean (sebelum <i>self control</i> dikendalikan)	Mean (sesudah <i>self control</i> dikendalikan)
<i>Extraversion</i> (1)	70,32	69,76
<i>Agreeableness</i> (2)	66,27	66,58
<i>Conscientiousness</i> (3)	67,89	67,67
<i>Neuroticism</i> (4)	66,19	66,32
<i>Openness</i> (5)	67,98	68,28

Keterangan: Nilai mean *self control* = 102,5

Tabel 3 menjelaskan mean masing-masing dimensi kepribadian *big five* sebelum dan setelah dikendalikan *self control*. Dari Tabel 3 dapat diketahui bahwa dimensi kepribadian *big five* dikendalikan oleh *self control* pada nilai mean 102,5.

Setelah variabel *self control* dikendalikan, rata-rata kelima kepribadian pada *big five* memiliki range rata-rata yang berbeda, pada awalnya rata-rata *aggressive driving* pada dimensi kepribadian *extraversion* yang menunjukkan nilai 70,32 turun

menjadi 69,76 yang artinya individu dengan dimensi kepribadian *extraversion* mengalami penurunan perilaku *aggressive driving* setelah dikendalikan oleh *self control*. Pada dimensi kepribadian *agreeableness*, *conscientiousness* dan *neuroticism* perilaku *aggressive driving* menunjukkan kesetaraan sebelum dan sesudah dikendalikan oleh *self control* dengan nilai rata-rata yaitu *agreeableness* 66,2 dan 66,5, *conscientiousness* 67,8 dan 67,6 kemudian *neuroticism* 66,1 dan 66,3. Pada dimensi kepribadian *openness* justru mengalami peningkatan perilaku *aggressive driving* dengan nilai rata-rata sebelum dikendalikan 67,9 dan 68,2 setelah dikendalikan *self control*. Namun meskipun terdapat perbedaan rata-rata pada dua dimensi kepribadian yaitu *extraversion* dan *openness* tidak bermakna karena hasil uji anakova menunjukkan hasil tidak signifikan.

Pembahasan

Berdasarkan hasil analisa *self control* memiliki pengaruh sangat signifikan terhadap *aggressive driving*. Hasil ini menjawab hipotesis pertama yang berbunyi ada pengaruh antara *self control* terhadap *aggressive driving* yang berarti hipotesis pertama diterima. Berdasarkan hasil analisis diketahui bahwa *self control* memiliki pengaruh sangat signifikan terhadap *agressif driving*. Dengan demikian, hipotesis 1 diterima.

Sejalan dengan penelitian sebelumnya yang dilakukan oleh (DeWall et al., 2011) bahwa proses pengendalian diri dapat menjelaskan mengapa individu berperilaku agresif. *Self control* dapat memberikan kontribusi terhadap perilaku agresif termasuk perilaku *aggressive driving*. Individu dengan *self control* yang baik akan mampu menahan diri dari perilaku-perilaku menyimpang yang berkaitan dengan perilaku agresif dibandingkan individu dengan *self control* yang rendah (Brookings et al., 2008) (Ellwanger & Pratt, 2014).

Self control dibentuk semenjak masa kanak-kanak. Jika pada masa kanak-kanak *self control* tidak di bentuk dengan baik maka saat dewasa akan memunculkan perilaku-perilaku negatif. Berdasarkan penelitian terdapat hubungan yang signifikan antara rendahnya *self control* dan perilaku *aggressive driving* terutama pada pengendara di usia muda atau remaja. *Self control* dapat mengurangi

efek merugikan yang muncul akibat perilaku agresi (Hamama & Ronen-Shenhav, 2012).

Self control berkaitan dengan bagaimana individu dapat menilai dan membaca situasi diri dan lingkungannya yang kemudian dapat mengontrol respon perilaku. Respon perilaku yang di keluarkan tentunya yang sesuai dengan norma dan tuntutan masyarakat. Dalam hubungannya dengan *aggressive driving*, *self control* diperlukan sebagai faktor yang muncul dari pribadi individu agar dapat mengelolah stimulus yang didapat saat berkendara yang kemudian akan menghasilkan respon yang baik sehingga tidak terjadi perilaku *aggressive driving*.

Individu dengan *self control* tinggi akan lebih mampu mengolah emosi dan melakukan perilaku positif, sedangkan individu dengan *self control* yang rendah akan kesulitan untuk mengolah emosinya yang kemudian akan memunculkan perilaku-perilaku yang negatif. Dengan demikian *self control* menjadi penting dalam menjelaskan bagaimana terjadinya perilaku agresi, terlebih perilaku agresi di jalan raya (Denson, DeWall, & Finkel, 2012).

Self control merupakan bagian perilaku agresif. Di tunjukkan dalam beberapa penelitian bahwa *self control* masuk kedalam proses terbentuknya perilaku agresi. Saat individu mendapatkan dorongan perilaku agresi maka pada saat itu *self control* membantu untuk mengabaikan dorongan pemenuhan agresi. Bersamaan dengan itu *self control* membantu individu untuk merespon dorongan agresi dengan perilaku yang sesuai dengan standar personal maupun sosial (Hastuti, 2018). Berkaitan dengan perilaku *aggressive driving* di jalan raya, *self control* dapat membantu pengendara untuk mengabaikan dorongan agresi yang muncul akibat stimulus di jalan raya. Faktor – faktor psikologis seperti, permusuhan dan daya saing dapat memicu munculnya perilaku *aggressive driving*. Selain itu faktor sosial dan lingkungan juga dapat menyebabkan munculnya perilaku *aggressive driving*. Sebagai contoh, kepadatan penumpang dalam sebuah mobil, tekanan waktu atau singkatnya waktu tempuh yang dibutuhkan, kondisi jalan, kepadatan lalu lintas dan kondisi cuaca (Săucan et al., 2012).

Berdasarkan hasil analisa kepribadian *big five* tidak berpengaruh signifikan terhadap *aggressive driving*. Hasil ini menjawab hipotesis kedua yang berbunyi ada perbedaan tingkat *aggressive driving* berdasarkan kepribadian *big five* setelah

di kendalikan *self control* lain yang berarti hipotesis kedua ditolak. Dalam penelitian ini menunjukkan bahwa kepribadian *big five* bukan merupakan prediktor *aggressive driving*. Individu dengan kepribadian apapun tidak dapat merepresentasikan perilaku *aggressive driving* di jalan raya sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh (Dogoter & Mihăilă, 2015).

Kepribadian *big five* sebagai prediksi munculnya perilaku *aggressive driving* juga memiliki hubungan yang lemah. *neuroticism*, *extraversion* dan *agreeableness* memiliki hubungan yang lemah dengan *aggressive driving* (Iancu et al, 2016). Pada penelitian lain *extraversion*, *openness*, *agreeableness* juga tidak memiliki pengaruh terhadap perilaku *aggressive driving* (Anitei & Dumitrache, 2013).

Kesimpulan

Berdasarkan hasil analisis data diketahui ada pengaruh yang sangat signifikan *self control* terhadap *aggressive driving*. Tidak ada pengaruh *big five personality* terhadap *aggressive driving* ketika dikendalikan *self control*. Dengan demikian, tidak ada perbedaan tingkat *aggressive driving* yang signifikan berdasarkan dimensi kepribadian *big five* setelah dikendalikan *self control*.

Implikasi

Dalam penelitian ini didapatkan hasil bahwa kepribadian *big five* tidak berpengaruh secara signifikan, atau dengan kata lain tidak ada perbedaan tingkat *aggressive driving* dalam dimensi kepribadian *big five*. Terdapat perbedaan jumlah rata-rata dalam masing-masing dimensi dalam kepribadian *big five* saat *self control* menjadi variabel kontrol dalam penelitian namun karena kepribadian *big five* tidak berpengaruh secara signifikan maka perbedaan tersebut menjadi tidak bermakna. Bagi penelitian selanjutnya diharapkan memilih satu atau dua dimensi dari kepribadian *big five* yang diharapkan mampu menjadi prediktor dari perilaku *aggressive driving*. Penentuan subjek sebaiknya diberikan kategori – kategori khusus agar lebih spesifik.

DAFTAR PUSTAKA

- Anitei, M., & Dumitrache, A. (2013). Correlative study between personality traits and aggression at young driver- a pilot study. University of Bucharest, Department of Psychology. *International Journal of Traffic and Transportation Psychology*, 1(2), 5–20.
- Barlett, C. P., & Anderson, C. A. (2012). Direct and indirect relations between the big 5 personality traits and aggressive and violent behavior. *Personality and Individual Differences*, 52(8), 870–875.
- Brookings, J. B., DeRoo, H., & Grimone, J. (2008). Predicting driving anger from trait aggression and self-control. *Psychological Reports*, 103(2), 622–624.
- Bucchi, A., Sangiorgi, C., & Vignali, V. (2012). Traffic psychology and driver behavior. *Procedia - Social and Behavioral Sciences*, 53, 972–979.
- Chraif, M., Anitei, M., Burtăverde, V., & Mihăilă, T. (2016). The link between personality, aggressive driving, and risky driving outcomes – testing a theoretical model. *Journal of Risk Research*, 19(6), 780–797.
- Constantinou, E., Panayiotou, G., Konstantinou, N., Loutsiou-Ladd, A., & Kapardis, A. (2011). Risky and aggressive driving in young adults: personality matters. *Accident Analysis and Prevention*, 43(4), 1323–1331.
- Creswell, J. W., (2012). *Research design pendekatan kualitatif, kuantitatif dan mixed; Cetakan ke-2*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Denson, T. F., DeWall, C. N., & Finkel, E. J. (2012). Self-control and aggression. *Current Directions in Psychological Science*, 21(1), 20–25.
- DeWall, C. N., Finkel, E. J., & Denson, T. F. (2011). Self-control inhibits aggression. *Social and Personality Psychology Compass*, 5(7), 458–472.
- Dogoter, V., & Mihăilă, T. R. (2015). Personality traits predictors of aggressive driving behavior . a replicative study. *International Journal of Traffic and Transportation Psychology*, 3(2).
- Ellwanger, S. J., & Pratt, T. C. (2014). Self-control, negative affect, and young driver aggression. *International Journal of Offender Therapy and Comparative Criminology*, 58(1), 85–106.
- Fallis, A. . (2013). Personality factors, age, and aggressive driving: a validation using a driving simulator. *Journal of Chemical Information and Modeling*, 53(9), 1689–1699.
- Hafizhudin, Z., & Indrawati, E. S. (2016). Mengemudi agresif pada komunitas motor RX-KING di Semarang. *Jurnal Empati*, 5(4), 683–686.
- Hamama, L., & Ronen-Shenhav, A. (2012). Self-control, social support, and aggression among adolescents in divorced and two-parent families. *Children and Youth Services Review*, 34(5), 1042–1049.
- Hastuti, L. W. (2018). Kontrol diri dan agresi : Tinjauan meta-analisis. *Buletin*

Psikologi, 26(1), 42–53.

- Iancu, A. E., Hoge, A., & Olteanu, A. F. (2016). The association between personality and aggressive driving: a meta-analysis. *Romanian Journal of Applied Psychology*, 18(2), 24–32.
- John M. Houston, Paul B. Harris, and M. N., & College, R. (2013). The aggressive driving behavior scale: developing a self-report measure of unsafe driving practices.
- Kaiser, S., Furian, G., & Schlembach, C. (2016). Aggressive behaviour in road traffic - findings from Austria. *Transportation Research Procedia*, 14, 4384–4392.
- KNKT, D. (2016). Data investigasi kecelakaan L1aj Tahun 2010 – 2016, 1–20. Retrieved from https://knkt.dephub.go.id/knkt/ntsc_home/Media_Release/
- Kurniasih, D., Rosydh, B. M., & Sandora, R. (2017). The effect of big five personality on aggressive driving behavior among angkot 1 Drivers in Surabaya, 2(10), 138–140.
- Perepjolkina, V., Training, R. T., & Academy, E. M. (2011). Drivers, age, gender, driving experience, and aggressiveness as predictors of aggressive driving behavior. *Journal of Pedagogy and Psychology*, 4(1), 62–72.
- Rhodes, N., & Pivik, K. (2011). Age and gender differences in risky driving: The roles of positive affect and risk perception. *Accident Analysis and Prevention*, 43(3), 923–931.
- Săucan, D. Ș., Micle, M. I., Popa, C., & Oancea, G. (2012). Violence and aggressiveness in traffic. *Procedia - Social and Behavioral Sciences*, 33, 343–347.
- Soffania, M. I. (2019). Hubungan aggressive driving behavior pengemudi sepeda motor dengan kecelakaan lalu lintas (Studi Pada Siswa Sma Di Kabupaten Sidoarjo). *The Indonesian Journal of Public Health*, 13(2), 222.
- Stephens, A. N., & Fitzharris, M. (2017). Aggressive driving on Australian Roads, 36–38.
- Tangney, J. P., Baumeister, R. F., & Boone, A. L. (2004). High self-control predicts good adjustment, less pathology, better grades, and interpersonal success. *Journal of Personality*, 72(2), 271–324.
- Tasca, L. (2014). Executive summary. a review of the literature on aggressive. *Driving Research*, 123(4), 896–901.
- Taubman-Ben-Ari, O., & Yehiel, D. (2012). Driving styles and their associations with personality and motivation. *Accident Analysis and Prevention*, 45, 416–422.
- Tavakolizadeh, J., & Karimpour, F. (2014). The relationship between self-control and car accidents. *Razavi International Journal Medical*, 2(4), 7–12.

- Thørrisen, M. M. (2013). Personality and driving behavior. *Master Thesis in Health- and Social Psychology Faculty*, (December 2013).
- Warburton, W. A., & Anderson, C. A. (2015). Aggression,. Social psychology of. International Encyclopedia of the Social & Behavioral Bciences (Second Edi, Vol. 1).



1. Validitas dan Reliabilitas *Aggressive driving*

Case Processing Summary

		N	%
Cases	Valid	200	100.0
	Excluded ^a	0	.0
	Total	200	100.0

a. Listwise deletion based on all variables in the procedure.

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
.884	26

Item Statistics

	Mean	Std. Deviation	N
VAR00001	2.6850	.79304	200
VAR00002	2.5800	.79799	200
VAR00003	2.8300	.73059	200
VAR00004	2.4900	.77648	200
VAR00005	2.4500	.87827	200
VAR00006	2.7350	.79873	200
VAR00007	2.5200	.84449	200
VAR00008	2.3950	.86179	200
VAR00009	2.6350	.78412	200
VAR00010	2.7700	.78753	200
VAR00011	2.3200	.76847	200
VAR00012	2.8350	.76859	200
VAR00013	2.4750	.80162	200
VAR00014	2.4550	.84352	200
VAR00015	2.8250	.75313	200
VAR00016	2.5900	.82175	200
VAR00017	2.6400	.70916	200
VAR00018	2.5350	.85583	200
VAR00019	2.4750	.79532	200
VAR00020	2.7500	.76841	200
VAR00021	2.6350	.78412	200
VAR00022	2.6700	.80270	200
VAR00023	2.5300	.89617	200
VAR00024	2.7300	.77466	200
VAR00025	2.5950	.83934	200
VAR00026	2.5750	.77289	200

Item-Total Statistics

	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item-Total Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
VAR00001	65.0400	103.415	.433	.880
VAR00002	65.1450	103.029	.454	.879
VAR00003	64.8950	104.537	.399	.881
VAR00004	65.2350	102.904	.477	.879
VAR00005	65.2750	101.617	.488	.878
VAR00006	64.9900	102.814	.468	.879
VAR00007	65.2050	102.274	.471	.879
VAR00008	65.3300	101.730	.492	.878
VAR00009	65.0900	104.052	.397	.881
VAR00010	64.9550	102.646	.486	.878
VAR00011	65.4050	103.308	.456	.879
VAR00012	64.8900	103.224	.462	.879
VAR00013	65.2500	102.389	.493	.878
VAR00014	65.2700	102.590	.452	.879
VAR00015	64.9000	104.844	.364	.881
VAR00016	65.1350	103.615	.403	.881
VAR00017	65.0850	104.008	.450	.879
VAR00018	65.1900	102.647	.441	.880
VAR00019	65.2500	103.033	.456	.879
VAR00020	64.9750	103.472	.445	.879
VAR00021	65.0900	103.409	.439	.880
VAR00022	65.0550	103.530	.419	.880
VAR00023	65.1950	101.424	.487	.878
VAR00024	64.9950	104.337	.385	.881
VAR00025	65.1300	102.104	.484	.878
VAR00026	65.1500	104.339	.386	.881

Scale Statistics

Mean	Variance	Std. Deviation	N of Items
67.7250	111.024	10.53682	26

2. Validitas dan Reliabilitas *Big Five*

Dimensi *Extraversion*

Case Processing Summary

		N	%
Cases	Valid	200	100.0
	Excluded ^a	0	.0
	Total	200	100.0

a. Listwise deletion based on all variables in the procedure.

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
.722	8

Item Statistics

	Mean	Std. Deviation	N
VAR00001	3.2100	.99036	200
VAR00002	3.0950	1.10092	200
VAR00003	3.2850	1.02911	200
VAR00004	3.3400	1.00471	200
VAR00005	3.4200	.70433	200
VAR00006	3.1450	1.02921	200
VAR00007	3.2750	1.03670	200
VAR00008	3.2600	.96803	200

Item-Total Statistics

	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item-Total Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
VAR00001	22.8200	17.887	.286	.720
VAR00002	22.9350	15.699	.499	.675
VAR00003	22.7450	16.593	.431	.691
VAR00004	22.6900	15.883	.546	.666
VAR00005	22.6100	18.912	.303	.714
VAR00006	22.8850	15.740	.547	.665
VAR00007	22.7550	17.543	.305	.718
VAR00008	22.7700	17.163	.395	.698

Scale Statistics

Mean	Variance	Std. Deviation	N of Items
26.0300	21.265	4.61145	8

Dimensi Agreeableness

Case Processing Summary

	N	%
Cases Valid	200	100.0
Excluded ^a	0	.0
Total	200	100.0

a. Listwise deletion based on all variables in the procedure.

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
.781	9

Item Statistics

	Mean	Std. Deviation	N
VAR00001	2.7350	1.03932	200
VAR00002	3.3000	1.10731	200
VAR00003	3.0350	1.15344	200
VAR00004	3.5500	.99117	200
VAR00005	3.1150	.97289	200
VAR00006	3.2800	1.05221	200
VAR00007	3.3800	1.04934	200
VAR00008	2.9400	1.04492	200
VAR00009	3.4150	1.07169	200

Item-Total Statistics

	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item-Total Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
VAR00001	26.0150	26.025	.535	.751
VAR00002	25.4500	25.736	.518	.753
VAR00003	25.7150	24.878	.571	.744
VAR00004	25.2000	25.819	.594	.743
VAR00005	25.6350	28.012	.371	.773
VAR00006	25.4700	27.637	.365	.775
VAR00007	25.3700	25.762	.556	.747
VAR00008	25.8100	28.265	.308	.782
VAR00009	25.3350	27.350	.382	.772

Scale Statistics

Mean	Variance	Std. Deviation	N of Items
28.7500	32.781	5.72550	9

Dimensi *Conscientiousness*

Case Processing Summary

	N	%
Cases Valid	200	80.3
Excluded ^a	49	19.7
Total	249	100.0

a. Listwise deletion based on all variables in the procedure.

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
.701	9

Item Statistics

	Mean	Std. Deviation	N
VAR00001	3.1600	.93206	200
VAR00002	3.1150	1.06652	200
VAR00003	3.1450	.94788	200

VAR00004	3.1850	.95147	200
VAR00005	3.0500	.81290	200
VAR00006	3.2800	.92514	200
VAR00007	3.0600	1.04492	200
VAR00008	3.1500	1.03093	200
VAR00009	3.1900	1.07222	200

Item-Total Statistics

	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item-Total Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
VAR00001	25.1750	18.617	.428	.666
VAR00002	25.2200	18.645	.341	.684
VAR00003	25.1900	18.778	.396	.672
VAR00004	25.1500	19.254	.332	.684
VAR00005	25.2850	20.506	.239	.699
VAR00006	25.0550	19.439	.323	.686
VAR00007	25.2750	17.557	.489	.652
VAR00008	25.1850	17.810	.466	.657
VAR00009	25.1450	18.517	.353	.681

Scale Statistics

Mean	Variance	Std. Deviation	N of Items
28.3350	22.927	4.78826	9

Dimensi *Neuroticism*

Case Processing Summary

	N	%
Cases Valid	200	100.0
Excluded ^a	0	.0
Total	200	100.0

a. Listwise deletion based on all variables in the procedure.

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
.741	8

Item Statistics

	Mean	Std. Deviation	N
VAR00001	2.9750	1.15805	200
VAR00002	3.1400	1.10749	200
VAR00003	3.1050	.91001	200
VAR00004	3.3650	1.01337	200
VAR00005	3.4350	.93818	200
VAR00006	3.3000	1.06096	200
VAR00007	3.1050	1.05334	200
VAR00008	3.1200	1.04934	200

Item-Total Statistics

	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item-Total Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
VAR00001	22.5700	18.699	.454	.711
VAR00002	22.4050	20.021	.337	.735
VAR00003	22.4400	19.544	.524	.700
VAR00004	22.1800	19.756	.423	.717
VAR00005	22.1100	19.395	.522	.700
VAR00006	22.2450	19.010	.482	.706
VAR00007	22.4400	20.016	.368	.728
VAR00008	22.4250	19.743	.402	.721

Scale Statistics

Mean	Variance	Std. Deviation	N of Items
25.5450	24.591	4.95892	8

Dimensi Openness

Case Processing Summary

		N	%
Cases	Valid	200	100.0
	Excluded ^a	0	.0
	Total	200	100.0

a. Listwise deletion based on all variables in the procedure.

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
.799	10

Item Statistics

	Mean	Std. Deviation	N
VAR00001	3.3150	1.01039	200
VAR00002	3.5250	1.04635	200
VAR00003	3.2450	.94841	200
VAR00004	3.2500	1.06450	200
VAR00005	3.4200	.70433	200
VAR00006	3.4950	1.02235	200
VAR00007	3.1700	1.13026	200
VAR00008	3.1100	.99643	200
VAR00009	3.0950	1.15440	200
VAR00010	2.9400	1.04492	200

Item-Total Statistics

	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item-Total Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
VAR00001	29.2500	30.621	.474	.781
VAR00002	29.0400	29.988	.511	.777
VAR00003	29.3200	30.771	.501	.778
VAR00004	29.3150	30.116	.487	.779
VAR00005	29.1450	33.723	.333	.795
VAR00006	29.0700	29.563	.570	.770
VAR00007	29.3950	28.682	.577	.768

VAR00008	29.4550	32.078	.343	.796
VAR00009	29.4700	28.220	.602	.764
VAR00010	29.6250	32.145	.313	.800

Scale Statistics

Mean	Variance	Std. Deviation	N of Items
32.5650	36.940	6.07787	10

3. Validitas dan Reliabilitas *Self Control*

Case Processing Summary

	N	%
Cases Valid	200	100.0
Excluded ^a	0	.0
Total	200	100.0

a. Listwise deletion based on all variables in the procedure.

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
.915	36

Item Statistics

	Mean	Std. Deviation	N
VAR00001	2.9700	.77596	200
VAR00002	2.9800	.67964	200
VAR00003	2.8550	.68287	200
VAR00004	2.8150	.78987	200
VAR00005	2.9850	.75340	200
VAR00006	2.7750	.64534	200
VAR00007	2.8700	.86420	200
VAR00008	2.6550	.88878	200
VAR00009	2.8450	.73051	200
VAR00010	3.0650	.68051	200
VAR00011	2.8250	.77937	200
VAR00012	2.8300	.73744	200
VAR00013	2.8850	.75806	200
VAR00014	2.8600	.77030	200
VAR00015	2.8850	.68858	200
VAR00016	3.0250	.61340	200
VAR00017	3.1650	.72830	200

VAR00018	2.9550	.68946	200
VAR00019	2.9600	.74240	200
VAR00020	2.7250	.69411	200
VAR00021	2.5700	.88828	200
VAR00022	2.7850	.79494	200
VAR00023	2.9400	.65463	200
VAR00024	3.0950	.72706	200
VAR00025	3.1450	.67547	200
VAR00026	2.8350	.69295	200
VAR00027	3.0250	.66073	200
VAR00028	2.8800	.77369	200
VAR00029	2.8400	.73969	200
VAR00030	2.9550	.73188	200
VAR00031	2.8350	.74198	200
VAR00032	2.7100	.83027	200
VAR00033	2.6050	.78872	200
VAR00034	2.5600	.83660	200
VAR00035	2.3850	1.00590	200
VAR00036	2.8150	.68051	200

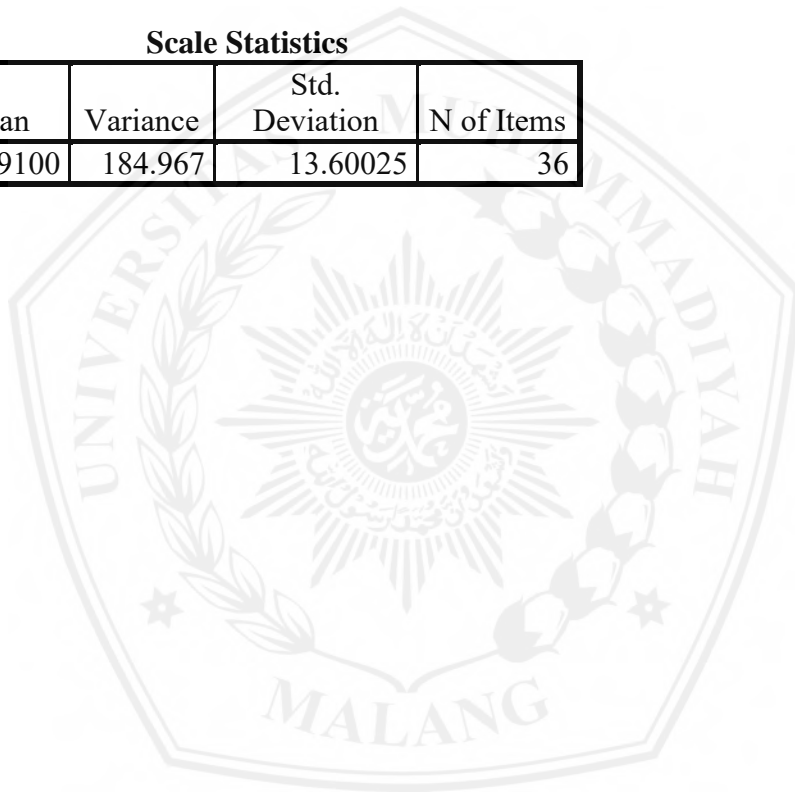
Item-Total Statistics

	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item-Total Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
VAR00001	99.9400	175.454	.433	.914
VAR00002	99.9300	175.844	.480	.913
VAR00003	100.0550	175.982	.470	.913
VAR00004	100.0950	173.936	.500	.913
VAR00005	99.9250	175.738	.434	.914
VAR00006	100.1350	178.238	.366	.914
VAR00007	100.0400	175.174	.395	.914
VAR00008	100.2550	172.482	.501	.913
VAR00009	100.0650	176.443	.412	.914
VAR00010	99.8450	175.498	.499	.913
VAR00011	100.0850	175.274	.440	.913
VAR00012	100.0800	173.602	.557	.912
VAR00013	100.0250	174.899	.473	.913
VAR00014	100.0500	174.078	.507	.913
VAR00015	100.0250	176.125	.458	.913
VAR00016	99.8850	176.273	.511	.913
VAR00017	99.7450	174.432	.520	.912
VAR00018	99.9550	174.435	.552	.912
VAR00019	99.9500	174.259	.518	.912
VAR00020	100.1850	176.031	.459	.913
VAR00021	100.3400	169.442	.637	.911
VAR00022	100.1250	174.070	.489	.913
VAR00023	99.9700	179.738	.273	.915
VAR00024	99.8150	177.840	.340	.915

VAR00025	99.7650	179.015	.304	.915
VAR00026	100.0750	178.773	.308	.915
VAR00027	99.8850	177.369	.407	.914
VAR00028	100.0300	179.185	.250	.916
VAR00029	100.0700	173.945	.537	.912
VAR00030	99.9550	175.551	.458	.913
VAR00031	100.0750	174.060	.529	.912
VAR00032	100.2000	173.045	.514	.912
VAR00033	100.3050	173.278	.533	.912
VAR00034	100.3500	170.540	.628	.911
VAR00035	100.5250	169.587	.548	.912
VAR00036	100.0950	179.584	.270	.915

Scale Statistics

Mean	Variance	Std. Deviation	N of Items
102.9100	184.967	13.60025	36



4. Tabel Deskripsi Statistik

Univariate Analysis of Variance Between-Subjects Factors

		Value Label	N
Big5	1.00	Extra	35
	2.00	Agree	46
	3.00	Consi	53
	4.00	Neuro	27
	5.00	Open	39

Descriptive Statistics

Dependent Variable: Agresive

Big5	Mean	Std. Deviation	N
Extra	70.3143	11.00474	35
Agree	66.2609	11.52473	46
Consi	67.8868	10.03965	53
Neuro	66.1852	9.36868	27
Open	67.9744	10.35549	39
Total	67.7250	10.53682	200

5. Tes Homogenitas

Levene's Test of Equality of Error Variances^a

Dependent Variable: Agresive

F	df1	df2	Sig.
.182	4	195	.947

Tests the null hypothesis that the error variance of the dependent variable is equal across groups.

a. Design: Intercept + Self_control + Big5

6. Uji Anacova

Tests of Between-Subjects Effects

Dependent Variable: Agresive

Source	Type III Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
Corrected Model	1982.571 ^a	5	396.514	3.825	.003
Intercept	7176.818	1	7176.818	69.230	.000
Self_control	1581.477	1	1581.477	15.255	.000
Big5	268.375	4	67.094	.647	.629
Error	20111.304	194	103.667		
Total	939429.000	200			
Corrected Total	22093.875	199			

a. R Squared = ,090 (Adjusted R Squared = ,066)

Estimates

Dependent Variable: Agresive

Big5	Mean	Std. Error	95% Confidence Interval	
			Lower Bound	Upper Bound
Extra	69.761 ^a	1.727	66.356	73.167
Agree	66.583 ^a	1.503	63.618	69.548
Consi	67.671 ^a	1.400	64.910	70.431
Neuro	66.328 ^a	1.960	62.463	70.194
Open	68.286 ^a	1.632	65.066	71.505

a. Covariates appearing in the model are evaluated at the following values: Self_control = 102,5350.

Pairwise Comparisons

Dependent Variable: Agresive

(I) Big5	(J) Big5	Mean Difference (I-J)	Std. Error	Sig. ^a	95% Confidence Interval for Difference ^a	
					Lower Bound	Upper Bound
Extra	Agree	3.179	2.295	.168	-1.347	7.704
	Consi	2.091	2.219	.347	-2.286	6.468
	Neuro	3.433	2.614	.191	-1.723	8.588
	Open	1.476	2.381	.536	-3.220	6.172
Agree	Extra	-3.179	2.295	.168	-7.704	1.347
	Consi	-1.088	2.056	.597	-5.143	2.968
	Neuro	.254	2.469	.918	-4.615	5.124
	Open	-1.703	2.216	.443	-6.074	2.668
Consi	Extra	-2.091	2.219	.347	-6.468	2.286
	Agree	1.088	2.056	.597	-2.968	5.143
	Neuro	1.342	2.409	.578	-3.409	6.094
	Open	-.615	2.152	.775	-4.860	3.630

Neuro	Extra	-3.433	2.614	.191	-8.588	1.723
	Agree	-.254	2.469	.918	-5.124	4.615
	Consi	-1.342	2.409	.578	-6.094	3.409
	Open	-1.957	2.549	.444	-6.985	3.071
Open	Extra	-1.476	2.381	.536	-6.172	3.220
	Agree	1.703	2.216	.443	-2.668	6.074
	Consi	.615	2.152	.775	-3.630	4.860
	Neuro	1.957	2.549	.444	-3.071	6.985

Based on estimated marginal means

a. Adjustment for multiple comparisons: Least Significant Difference (equivalent to no adjustments).

Univariate Tests

Dependent Variable: Agresive

	Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
Contrast	268.375	4	67.094	.647	.629
Error	20111.304	194	103.667		

The F tests the effect of Big5. This test is based on the linearly independent pairwise comparisons among the estimated marginal means.





MAJELIS PENDIDIKAN DASAR DAN MENENGAH
PIMPINAN DAERAH MUHAMMADIYAH SIDOARJO
SMA MUHAMMADIYAH 2 SIDOARJO
TERAKREDITASI A

Jl. Mojopahit 666 B Sidoarjo, 61215 Telp. (031) 8921591, Fax. (031) 8957099
www.smamda.sch.id | smamda@smamda.sch.id | facebook.com/smamda | twitter.com/smamda_sda | IG : smamdasidoarjo

Nomor : 722/III.4.AU/A/KET/2019
Hal : **Ijin Penelitian**

14 Maret 2019

Yang terhormat
Direktorat Program Pascasarjana
Universitas Muhammadiyah Malang
di tempat

Assalamualaikum w.w.

Berdasarkan surat ijin penelitian nomor : E.7.d/137/DPPs-UMM/III/2019 tertanggal 08 Maret 2019 perihal sebagaimana dalam isi surat, kami memberi izin kepada:

nama : Triastin Noer Aini
NIM : 201610440211019
Program Studi : Magister Psikologi Sains

untuk melakukan penelitian menyusun Tesis dengan judul “ Pengaruh Kepribadian Big Five Terhadap Aggressive Driving dengan Self Control sebagai Kovariat” mulai Senin, 18 Maret 2019 sampai dengan selesai.

Demikian atas perhatian dan kerjasama yang baik, kami mengucapkan terima kasih.

Wassalamualaikum w. w.

Kepala Sekolah,


Wigatuningsih, M.Pd.
NBM. 820 231

**HASIL CEK PLAGIASI
PROGRAM PASCASARJANA
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH MALANG**

NAMA /NIM : Trastin Noer Aini / 2016100440211019
 PROGRAM STUDI : Magister Psikologi Sains
 NAMA FILE : _____
HASIL CEK KE :

BAB	HASIL PROSENTASE	STANDART		LOLOS	TIDAK LOLOS
		S2	S3		
BAB 1		5 %	5 %		
BAB 2		20 %	15 %		
BAB 3		25 %	15 %		
BAB 4		10 %	5 %		
BAB 5		5 %	5 %		
BAB 6		5 %	5 %		
BAB 7		5 %	5 %		
BAB 8		5 %	5 %		
TANPA BAB	99	15%	15%	✓	
TUGAS		20%	15%		

Malang,17 Juli.....2019

Petugas Cek

